IX kadencja

SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 45)**

z dnia 20 maja 2021 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 45)

20 maja 2021 r.

Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, obradująca pod przewodnictwem posła **Marka Sawickiego (KP)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– zmiany w składzie Prezydium Komisji,

– rozpatrzenie informacji na temat gospodarczych i ekologicznych skutków budowy przekopu Mierzei Wiślanej (stan zaawansowania prac, relacje z Komisją Europejską).

W posiedzeniu udział wzięli: **Grzegorz Witkowski** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Wiesław Piotrzkowski** dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni wraz ze współpracownikami, **Paweł Zambrzycki** główny specjalista kontroli państwowej w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Rafał Zahorski** pełnomocnik marszałka województwa zachodniopomorskiego do spraw gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Grażyna Kućmierowska, Jolanta Ostrowska** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dzień dobry państwu. Otwieram posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Witam posłów. Witam pana ministra Grzegorza Witkowskiego oraz zaproszonych gości. Informuję, że posiedzenie Komisji zostało zwołane przez Marszałek Sejmu na podstawie art. 198j ust. 2 regulaminu Sejmu i będzie prowadzone z wykorzystaniem środków komunikacji elektronicznej umożliwiających porozumiewanie się na odległość. Przystępujemy zatem do stwierdzenia kworum. Proszę o przyciśnięcie dowolnego przycisku. Stwierdzam kworum.

Przechodzimy do realizacji porządku dziennego. Punkt pierwszy. W związku z postanowieniem Marszałek Sejmu z dnia 18 maja 2021 r. w sprawie wygaśnięcia mandatu posła Jerzego Zbigniewa Wilka, dotychczasowego wiceprzewodniczącego Komisji, na dzisiejszym posiedzeniu wybierzemy nowego wiceprzewodniczącego. Bardzo proszę pana przewodniczącego Szałabawkę o zabranie głosu.

Poseł Artur Szałabawka (PiS):

Szanowny panie przewodniczący, chciałbym zgłosić kandydaturę pana posła Kacpra Płażyńskiego na wiceprzewodniczącego Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Czy pan poseł Płażyński wyraża zgodę kandydować na wiceprzewodniczącego?

Poseł Kacper Płażyński (PiS):

Tak, panie przewodniczący. Wyrażam zgodę.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Czy są pytania do kandydata? Nie ma. Czy jest sprzeciw kogokolwiek w sprawie zgłoszonej kandydatury? Nie ma sprzeciwu, a więc stwierdzam, że przez aklamację pan poseł Płażyński został wybrany na wiceprzewodniczącego Komisji. Zapraszam do stołu prezydialnego.

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Tylko gdzie, panie przewodniczący?

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Zmieścimy się.

Poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący, ale niestety, w tej chwili muszę udać się na posiedzenie Komisji do Spraw Unii Europejskiej. Jest to wspólne posiedzenie z Komisją Spraw Zagranicznych. Mam nadzieję, że zdążę jeszcze tutaj dołączyć. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Gratuluję, panie przewodniczący. Życzę dobrej pracy w dniu dzisiejszym i na dalsze dni naszej pracy w Sejmie.

Przechodzimy do realizacji punktu drugiego. Bardzo proszę pana ministra Witkowskiego o zabranie głosu.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Grzegorz Witkowski:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, szanowni państwo, dzień dobry. Witam wszystkich bardzo serdecznie. Jak na wstępie powiedział pan przewodniczący, budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską jest strategiczną inwestycją prowadzoną przez rząd Prawa i Sprawiedliwości, rząd pana premiera Mateusza Morawieckiego, a wcześniej pani premier Beaty Szydło.

U podstaw owej decyzji legła wieloletnia obserwacja i praktyka związana z potrzebą zapewnienia bezpieczeństwa, swobodnej żeglugi pomiędzy Zatoką Gdańską a Zalewem Wiślanym z dostępnością do Portu w Elblągu ze względu na trudne i skomplikowane relacje z niektórymi sąsiadami Rzeczypospolitej Polskiej, jak również potrzebę ożywienia gospodarczego tego regionu Polski zarówno pod względem turystycznym, jak i pod względem gospodarczym. Pamiętajmy także, że na Zalewie Wiślanym są liczne łowiska, z których korzystają rybacy, są okoliczne porty, Frombork, Tolkmicko, Krynica Morka, Kąty Rybackie. Myślę, że także w ich interesie jest powstanie drogi wodnej. Przede wszystkim oczywiście, jak wspominaliśmy wiele razy, musi ustać kuriozalna sytuacja, w której port morski, który przez wieki był wykorzystywany przez władze Rzeczypospolitej, nie ma swobodnego dostępu do morza. To tyle tytułem wstępu.

Bardzo się cieszę, że coraz mniej jest krytyków tej inwestycji. Odbywają się liczne działania kompensacyjne środowiskowe, które prowadzimy w związku z realizacją inwestycji. Jej koszty mocno wzrosły na skutek kompensacji środowiskowych, które się odbywają, na skutek naszej troski o środowisko. Środowiska związane z ochroną przyrody również przekonały się, że mieliśmy szczere intencje, kiedy zapewnialiśmy o tym, że będziemy dbać o środowisko. Jest budowa sztucznej wyspy, siedlisk lęgowych ptaków. Przyroda tak naprawdę będzie chroniona w jeszcze lepszy sposób niż do tej pory.

Zanim oddam głos urzędowi, inwestorowi, realizatorowi inwestycji, Urzędowi Morskiemu w Gdyni, dyrektorowi Piotrzkowskiemu, chciałbym powiedzieć dwa zdania na temat stanu zaawansowania prac. W 2019 r. podpisaliśmy umowę z konsorcjum polsko-belgijskim NDI Besix. Wszystko przebiega bez zarzutów, nie ma żadnych opóźnień w harmonogramie, z czego bardzo się cieszymy. Na Zatoce Gdańskiej budowany jest port osłonowy, sam kanał żeglugowy przez Mierzeję Wiślaną, most północny, śluza, budynek kapitanatu portu, sztuczna wyspa, o której mówiłem. Teraz odbywa się wbijanie stalowych ścianek szczelnych, wykonywanie geotuby i geotkaniny separacyjnej, a także prace związane z przełożeniem ruchu drogowego, co jest o tyle istotne, żeby przed sezonem turystycznym, który za chwilę się zacznie, ruch drogowy odbywał się w sposób niezakłócony.

Na samym końcu chcę jeszcze powiedzieć, że w kwietniu, miesiąc temu z firmą Budimex podpisaliśmy umowę na drugą część całej inwestycji. Będzie ona odpowiedzialna za prace pogłębiarskie, za modernizację rzeki Elbląg oraz budowę mostu obrotowego. Nie chcę jednak odbierać chleba i pracy panu dyrektorowi Piotrzkowskiemu.

Panie przewodniczący, jeżeli przy tej okazji wolno mi powiedzieć, to w dniu jutrzejszym odbędzie się pogrzeb śp. Jerzego Wilka. Przy tej okazji warto również wspomnieć,

że był on jednym z największych promotorów i pomysłodawców budowy drogi wodnej. Był także wieloletnim posłem Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, na posiedzeniu której dzisiaj się znajdujemy. Zostawiam to do decyzji pana przewodniczącego, żebyśmy mogli uczcić go chwilą ciszy, jeżeli wcześniej już nie odbyło się to na posiedzeniach Komisji. To już decyzja pana przewodniczącego, ja natomiast chciałbym oddać głos panu dyrektorowi Piotrzkowskiemu.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Panie dyrektorze, bardzo proszę o zabranie głosu.

Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni Wiesław Piotrzkowski:

Dzień dobry. Witam, panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo. Jest mi niezmiernie miło, że mogę podzielić się z państwem informacjami dotyczącymi budowy drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską. Przygotowaliśmy króciutką prezentację, która będzie obrazowała realizację pierwszej części naszej inwestycji, części, która odnosi się do budowy portu osłonowego od samej Zatoki Gdańskiej, przejścia przez Mierzeję Wiślaną w postaci widocznej na slajdzie śluzy i infrastruktury drogowej, która będzie obejmowała dwa mosty, południowy i północny, infrastrukturę od strony Zalewu Wiślanego i sztuczną wyspę, którą budujemy.

Inwestycja została podzielona na trzy części. Druga część, jak wspomniał pan minister, na którą podpisaliśmy umowę, jest to część związana z realizacją obudowy rzeki Elbląg, ale też budowy mostu w Nowakowie, który poprawi infrastrukturę drogową, komunikacyjną, a także umożliwi bezkolizyjne korzystanie z drogi wodnej. Wszyscy wiemy, że most pontonowy, który w tej chwili funkcjonuje, ma pewne mankamenty związane ze stanami wody i możliwością rozpięcia i łączenia mostu.

Proszę państwa, dla przypomnienia, część trzecia będzie obejmowała tylko pogłębianie toru wodnego, przejścia przez Mierzeję Wiślaną, jak również przez rzekę Elbląg. Parametry te są ogólnie znane. Jest to 6 m. głębokości i 60 m. szerokości toru wodnego.

Port osłonowy. Część zachodnią, którą tutaj widzimy, podzieliłem na dwa falochrony. Są one wykładnikiem poszczególnych części. Tu widzimy falochron zachodni, który jest nieco krótszy, o długości 350 m. Mamy zakończone wbijanie ścianek szczelnych – 90% zaangażowania. Jest to układanie geowłókniny, wykonanie narzutów z kamienia łamanego, kamienia hydrotechnicznego, czasami zastępczo używamy takiej nazwy. Kamień w tej części Zatoki Gdańskiej pojawia się ze Skandynawii. Jest transportowany statkiem. Od strony Zalewu Wiślanego i na sztuczną wyspę kamień hydrotechniczny w ilości 150 tys. ton jest transportowany z portu elbląskiego. Narzut kamienny jest wykonany w 45%.

W maju będziemy kontynuowali nasze prace związane zarówno z blokami, jak i z xblokami plus. Należy wspomnieć, że technologia ta po raz pierwszy jest wykorzystywana właśnie na naszej budowie, w Europie po raz drugi. Jest to bardzo ciekawy element, który nie tylko daje nam możliwość szybszej realizacji, ale jest również skuteczniejszy, jeżeli chodzi o przeciwstawienie się warunkom natury, siłom natury, które czasami nas doświadczają, dotykają.

Jeżeli chodzi o część wschodnią, falochron jest duży dłuższy, dlatego że ma aż 900 m. Wbijanie ścianki szczelnej jest wykonane w 35%, narzut kamienny jest wykonany w 9%, a układanie xbloków plus również w 9%. Jest to zakres prac wykonanych w kwietniu. W maju będzie kontynuacja prac związanych z realizacją falochronu, takich jak wznowienie robót przy zakładaniu ściągów i kleszczy. Jak wiemy, roboty te są w odpowiedni sposób zaplanowane tak, żeby można było realizować planową inwestycję bez względu na warunki hydrometeorologiczne panujące u nas na Bałtyku, od strony Zatoki Gdańskiej.

Most południowy. Proszę państwa, zaangażowanie procentowe jest bardzo duże, gdyż wynosi prawie 90%. Dzisiaj na pewno jest to więcej. Zakończono montaż konstrukcji stalowej, wykonanie i montaż żeliwnej przeciwwagi oraz montaż schodów skarpowych. Zostały wykonane testy i regulacje mechanizmów. W miesiącu maju będą intensywne prace. W czerwcu planujemy dokonać zmiany organizacji ruchu w rejonie naszej inwestycji. Droga wojewódzka 501 zostanie przeniesiona, przekierowana na most południowy. Most południowy jako element przyszłościowy zafunkcjonuje, wraz z mostem północnym

będzie służył mieszkańcom Krynicy Morskiej, mieszkańcom Mierzei Wiślanej, ale także ludziom przybywającym na wypoczynek w to piękne miejsce.

Jeżeli chodzi o most północny, zaangażowanie mamy troszeczkę mniejsze, gdyż wynosi ono 60%, ale prace są planowe z tych względów, że wcześniejsze wykonanie prac musieliśmy zaplanować na moście południowym, żeby jeszcze przed wakacjami przekierować ruch, żeby można było z tego korzystać. W maju będą wykonywane takie prace jak montaż konstrukcji wsporczej, kontynuowanie dostawy elementów konstrukcji stalowej i montaż mechanizmów przeciwwag.

Proszę państwa, śluza to piękna sprawa dla marynarza, jeżeli chodzi o hydrotechnikę. Śluza będzie nam służyła do przeprawiania statków z jednego akwenu na drugi, z Zalewu Wiślanego na Zatokę Gdańską, i odwrotnie. Mówiłem o dwóch mostach, mamy również wrota śluzy. Mamy dosyć duże zaangażowanie, jeżeli chodzi o prace hydrotechniczne. Odbył się montaż zbrojenia płyty dennej. Mamy już 100-procentowe wykonanie. Montaż zbrojenia ścian kieszeni śluzy jest w 44%. Na slajdzie, w tabelce, którą macie państwo na ekranie, widzicie państwo, że zaangażowanie wykonania śluzy jest już bardzo duże. Jeżeli chodzi o plan prac na miesiąc maj, w dalszym ciągu będą to prace zasypowe, betonowanie i wykonanie wyrównawczego zbrojenia kanału, jak również betonowanie pozostałych płyt dennych.

Kanał żeglugowy cześć północna. Proszę państwa, tutaj również mamy planowe zaangażowanie i troszkę wyprzedzające. Prace związane z wykonaniem oczepów w kanale w części północnej zostały rozpoczęte przed czasem wskazanym w harmonogramie. Jest to pokazane na wykresie, który widzicie państwo w lewej części slajdu. Jest pokazane, ile sekcji jest wykonywanych tygodniowo. Można powiedzieć, że wykonalność wyprzedza harmonogram o kilkanaście tygodni. Prace powinny zostać rozpoczęte pod koniec czerwca, a wykonano już 66% oczepów.

Jeżeli chodzi o kanał żeglugowy część południową, prace również wyprzedzają harmonogram. Powinny być rozpoczęte we wrześniu, a wykonano już siedemdziesiąt cztery sekcje, co jest pokazane na wykresie, z dwustu dziesięciu docelowych.

Kolejnym elementem pojawiającym się na budowie drogi wodnej jest budynek Kapitanatu portu Nowy Świat. Mam nadzieję, że będzie to nazwa symboliczna, dlatego że budowla ta jest perełką, którą realizujemy. Tutaj zaangażowanie, wykonanie prac wykończeniowych i zewnętrznych jest 83-procentowowy. Z perspektywy, którą widzimy na slajdzie, nie widać tego dokładnie, ale budynek będzie miał kształt statku. Będzie elementem bardzo ładnym, jeżeli chodzi o krajobraz w Nowym Świecie i na kanale żeglugowym.

Sztuczna wyspa. Proszę państwa, prace związane z wykonaniem ścianek szczelnych wyprzedzają założony harmonogram prac. Kolor niebieski na wykresie pokazuje narastająco założenia planu. Jest to około 5500 m. Kolor żółty pokazuje faktyczne wykonanie. Jest to około 8500 m. Widzimy, że ścianka szczelna jest pogrążana w dwóch liniach. Mamy ok. 11 tys. metrów bieżących ścianki szczelnej. Niebieskie kreseczki pionowe pokazują tygodniowe założenia harmonogramu, a czerwone faktyczne wykonanie. Mamy to pod kontrolą.

Sztuczna wyspa jest pokazana od kwietnia. W maju planujemy wbijanie stalowych ścianek szczelnych, wykonanie zasypu materiałem niespoistym oraz z w dalszym ciągu zakładanie ściągów stalowych tak, żeby całość konstrukcji była stabilna i służyła odkładaniu urobku na polach, które będą się tam znajdowały, które będą liczyły wiele milionów metrów sześciennych.

Sieci wodno-kanalizacyjne są to roboty branżowe, jak to nazywamy. Zaangażowanie jest 27-procentowe, jeżeli chodzi o wykonawstwo. Zaangażowanie finansowe również jest uwidocznione na wykresie. Jeżeli chodzi zarówno o zaangażowanie finansowe, jak i wykonawstwo, są w jednej trzeciej.

W zakresie energetyki zaangażowanie jest 35-procentowe, jeżeli chodzi o realizację naszej inwestycji. W zakresie robót teletechnicznych zaangażowanie mamy 14-procentowe. Są to przejścia kablowe i inne elementy.

Kolejny slajd zobrazowuje zaawansowanie finansowe. Z prawej strony widzimy, że sięga ono 57%. Natomiast zaawansowanie czasowe to 60%. Mamy podane również aktualnie zatwierdzone kwoty kontraktowe.

Proszę państwa, na kolejnym slajdzie pokazany jest element kamienia hydrotechnicznego transportowanego drogą wodną. Statek, który zawinął do naszego prowizorycznego portu osłonowego, do nabrzeża południowego w porcie, wyładowuje kamienia hydrotechniczny sprowadzany ze Skandynawii.

Dziękuję bardzo za uwagę. To w telegraficznym skrócie obraz tego, co dzieje się na budowie drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską. Dziękuję za uwagę i poświęcony czas.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję, panie dyrektorze. Zanim otworzę dyskusję, chciałbym powitać w naszym gronie nowego członka Komisji, pana posła Dariusza Stefaniuka. Serdecznie witamy. Życzymy sukcesów w pracy parlamentarnej. Też bardzo proszę o życzliwe wspomnienie śp. pana posła przewodniczącego Wilka. Otwieram dyskusję. Do głosu zgłosił się pan poseł Tadeusz Aziewicz. Bardzo proszę. Panie pośle Aziewicz, bardzo proszę wcisnąć jakiś przycisk, żeby była także transmisja głosu, a nie tylko wizja.

Poseł Tadeusz Aziewicz (KO):

Dobrze, w takim razie zaczynam jeszcze raz.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Bardzo proszę.

Poseł Tadeusz Aziewicz (KO):

Jestem, już słyszany, tak?

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Tak, już słyszymy.

Poseł Tadeusz Aziewicz (KO):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie podsekretarzu, zanim przejdę do tematu naszego posiedzenia, chciałbym powiedzieć, że pomimo wielokrotnych próśb ciągle nie otrzymałem odpowiedzi na pytania, które zadawałem na posiedzeniu Komisji, dotyczące przemysłu stoczniowego. Pytałem o kondycję stoczni zależnych od Skarbu Państwa, pytałem o koszty wynikające z przewrócenia się doku razem ze statkiem w Stoczni Nauta, pytałem o politykę kadrową w stoczniach na przykładzie pana radnego Marka Dudzińskiego. Pan przewodniczący składał deklarację, dlatego po raz kolejny wnoszę, żeby pan przewodniczący i Komisja siłą swojego autorytetu spowodowali, że odpowiedzi na pytania będą.

Jeżeli natomiast chodzi o przekop przez Mierzeję Wiślaną, należę do elitarnej grupy parlamentarzystów, którzy czytają przekazane nam dokumenty. Powiem szczerze, że po raz kolejny muszę wyrazić głębokie niezadowolenie z jakości materiału. Dyskutowałem materiał razem z ekspertami Pomorskiego Urzędu Marszałkowskiego. Mam szeroki komentarz do materiału. Jest on obszerny. Przedstawię teraz główne tezy. Komentarz pozwolę sobie przekazać panu przewodniczącemu, żeby znalazł się w protokole naszego posiedzenia Komisji. Materiał wydaje mi się mocno nierzetelny. Z przykrością to stwierdzam, ale wydaje mi się, że potrafię obronić tę tezę. Raczej stawia on przed nami kolejne pytania i wątpliwości. Mam wrażenie, że w materiale świadomie zawarto niepełne informacje, żeby przedstawić Wysokiej Komisji nieprawdziwy obraz przedsięwzięcia, które nie broni się zarówno w kategoriach ekonomicznych, jak i w kategoriach militarnych.

Zwracam uwagę na fakt, że w tej chwili wątek militarny jest przedstawiany jako główny powód realizacji wspomnianego przekopu. Jeżeli natomiast mamy rozmawiać na poważnie, wypadałoby to rozwinąć. Znamy opinie ekspertów, pana generała Różańskiego, pana generała Packa, które są nieżyczliwe przedsięwzięciu. Jeżeli chodzi o fakty, zwracam uwagę, że w przyjętej w maju 2020 r. Strategii Bezpieczeństwa Narodowego Rzeczypospolitej Polskiej o przekopie Mierzei Wiślanej nie ma ani słowa.

Dyskusyjne wydają się wskazane w informacji korzyści wynikające z realizacji tego przedsięwzięcia. Pisanie o rozbudowie i poprawie funkcjonowania portów położonych nad Zalewem Wiślanym oraz o pozytywnym wpływie na rozwój ekonomiczny gmin

nadzalewowych bez równoczesnego zapewnienia wsparcia finansowego na realizację niezbędnej infrastruktury portowej i okołoportowej wydaje się nadużyciem. Wydaje się, że wykonanie kanału żeglugowego i toru wodnego w ograniczony sposób wpłynie na rozwój portów zalewowych poza Elblągiem. Wynika to z faktu niedoinwestowania i braku remontów infrastruktury owych obiektów, a przede wszystkim ograniczonej dostępności torem głównym podejściowym, co sprawia, że porty te nie są dostosowane do obsługi towarowej, turystycznej i pasażerskiej dla jednostek o większym zanurzeniu. Poza tym należałoby również rozważyć, czy realnie istnieją faktyczne możliwości rozwojowe owych portów w oparciu o inne funkcje niż tylko rybacka, pasażerska i turystyczna.

Warto zauważyć, że realizacja inwestycji już teraz prowadzi w niektórych obszarach do odwrotnego skutku niż deklarowany przez inwestora. Ze względu na przewidziane w decyzji środowiskowej ograniczenia w korzystaniu z wód w zachodniej części Zalewu Wiślanego coraz głośniejsze stają się głosy niezadowolenia mieszkańców, zwłaszcza środowisk rybackich, którym uniemożliwiono zarobkowanie. Także we wschodniej części Zalewu Wiślanego będą wprowadzone ograniczenia w żegludze wynikające z lokalizacji planowanego poligonu morskiego. Wieloletnie wysiłki lokalnych samorządów oraz samorządu województwa pomorskiego, w tym ogromna kwota środków zaangażowanych w infrastrukturę żeglarską – przypominam, że jest to kwota na poziomie 170 000 tys. zł – mogą w jakimś stopniu zostać zaprzepaszczone z uwagi na wprowadzone ograniczenia.

Zwracam uwagę na przytoczone dane liczbowe. Staraliśmy się znaleźć źródło danych. Wychodzi nam, że prawdopodobnie pochodzą one z raportu ewaluacyjnego planu wieloletniego budowy drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską, sporządzonego w 2014 r. Od tamtej pory pojawiły się kolejne analizy, dużo mniej korzystne dla przedsięwzięcia. W opracowaniu z 2016 r. autorzy podkreślali, że efektywność społeczno-ekonomiczna inwestycji jest wrażliwa na zmiany nakładów inwestycyjnych i że przy wzroście nakładów o 23% projekt będzie poniżej minimalnego progu społeczno-ekonomicznej stopy zwrotu. Zwracam natomiast uwagę na to, że koszty wzrosły nam o ponad 100%.

Jeżeli chodzi o aspekt środowiskowy, tutaj również jest cała masa kwestii, o których warto rozmawiać. Warto także myśleć o monitorowaniu procesu inwestycji w kontekście hałasu podwodnego związanego z budową wyspy, sposobu zasilania plaż, i tzw. ochrony brzegu morskiego, kompensacji i działań minimalizujących dla utraconych fragmentów płatów chronionych, siedlisk przyrodniczych o znaczeniu priorytetowym, które są przedmiotami ochrony w obszarze Natura 2000, czyli Zalewu Wiślanego i Mierzei Wiślanej, ochrony gatunkowej roślin i zwierząt, ryzyka skażenia środowiska na skutek wyłączenia obowiązku użycia sprawnych technicznie maszyn oraz zabezpieczenia materiałów sypkich.

Konkludując, ponieważ jak rozumiem, nie ma tutaj czasu na szczegółowe referowanie opracowania, które przedstawię panu przewodniczącemu do protokołu, zwracam uwagę na to, że materiał nie dosyć, że nie rozwiewa istniejących wątpliwości, to dodatkowo skłania do formułowania dodatkowych pytań. Kluczowe w obecnej dyskusji na temat przekopu powinny stać się wątki dotyczące kosztów stałych przyszłego funkcjonowania przekopu dla budżetu Rzeczypospolitej i jednostek samorządu terytorialnego, wsparcia ze środków centralnych dla gmin nadzalewowych i dla portu w Elblągu na inwestycje służące konsumowaniu potencjalnych efektów realizacji przekopu, inwestycji niezbędnych do lądowego powiązania portu w Elblągu z istniejącą siecią drogową i kolejową – w tym ważna jest kwestia źródeł finansowania ich realizacji – szkód i uciążliwości związanych z budową przekopu, w tym wzmożonego ruchu ciężkich pojazdów na drodze wojewódzkiej 501, który znacząco przyspiesza degradację nawierzchni oraz może spowodować pęknięcia ścian budynków mieszkalnych wzdłuż drogi, monitoringu prac budowlanych i ich faktycznego wpływu na środowisko, zwłaszcza na Zalewie Wiślanym, a także monitoringu porealizacyjnych różnych elementów środowiska.

Zwracam także uwagę na dokumenty planowania przestrzennego akwenów na Zalewie Wiślanym. Obecnie toczą się prace nad planem zagospodarowania morskich wód wewnętrznych Zalewu Wiślanego. W pierwszym projekcie planu teren sztucznej wyspy został przeznaczony pod funkcję podstawową, czyli funkcjonowanie portów lub przystani. Jest to kompletnie niezrozumiałe w kontekście treści raportów środowiskowych,

według których wyspa miała być niedostępną dla ludzi, enklawą łąk i miejscem bytowania ptaków.

Jeżeli chodzi o celowość przedsięwzięcia, ciągle otwarte pozostają pytania. Proszę pana podsekretarza, żeby nie zamykał dyskusji, zarzucając komukolwiek złe intencje albo ruską czy niemiecką agenturę. Myślę, że rząd powinien odpowiadać na te pytania, dlatego że wydajemy publiczne pieniądze na ogromną skalę na inwestycję, która ciągle jest inwestycją bardzo wątpliwą zarówno w kontekście rachunku ekonomicznego, jak i w kontekście głównej tezy artykułu, że jest ona niezbędna z punktu widzenia obronności. Ciągle mamy całą masę niedomkniętych pytań. Myślę, że warto o tym rozmawiać na posiedzeniu Komisji. Dziękuję pięknie.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo, panie pośle. Bardzo proszę pana posła Wieczorka o zabranie głosu. Następny będzie pan poseł Urbaniak.

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, inwestycja się rozpoczęła. Przyjmuję wszystkie uwagi kolegi Aziewicza, można o nich dyskutować, natomiast nie cofniemy czasu, nawet w kontekście tego, co pan dyrektor przedstawiał, jeżeli chodzi o stan zaawansowania prac. Ja także miałem mieszane uczucia co do tego wszystkiego, co jest związane z przekopem Mierzei Wiślanej, ale tydzień czy półtora tygodnia temu miałem przyjemność być w Elblągu, w województwie warmińsko-mazurskim. Przyznam szczerze, że społeczność lokalna trochę inaczej do tego wszystkiego podchodzi. To także jest zrozumiałe. Mam wobec tego kilka pytań dotyczących samego przebiegu inwestycji.

Otóż po pierwsze, w prezentacji była podana kwota chyba 820 000 tys. zł. Z tego, co pamiętam, zmienialiśmy to w wieloletnich prognozach finansowych. Pytałem o to także na posiedzeniu Komisji Finansów Publicznych. Kwota będzie przynajmniej dwukrotnie większa, w związku z czym proszę o informację, czy tak rzeczywiście jest czy może zamkniemy się w kwocie 820 000 tys. zł.

Druga rzecz. Pan dyrektor wspomniał, że nie będzie żadnych opóźnień, że wszystko toczy się zgodnie z planem. Moje pytanie jest takie, w jaki sposób będzie to finansowane, jaki będzie udział środków europejskich w całym przedsięwzięciu. Czy Unia Europejska rzeczywiście będzie w tym uczestniczyła? W tym kontekście inwestycja ta pojawiła się w Krajowym Planie Odbudowy, w związku z tym moje pytanie, kierowane szczególnie do pana ministra, jest następujące. Czy rzeczywiście planujecie, żeby w ramach inwestycji infrastrukturalnych finansować owo przedsięwzięcie ze środków Unii Europejskiej?

Trzecia rzecz to kwestia dotycząca całej infrastruktury. Z jednej strony jest przekop, z drugiej strony jest kwestia portu morskiego, ewentualnej rozbudowy portu morskiego. Zakładam, że na ten moment głębokość kanału będzie około 5 m. Wobec tego moje pytanie jest takie, czy planujecie pogłębianie toru, przekopu w przyszłości, żeby umożliwić ruch statków o większym tonażu, a nie tylko de facto ruch turystyczny, ponieważ taka głębokość toru de facto oznacza tylko ruch turystyczny.

Kiedy ostatecznie planowane jest zakończenie i uruchomienie, czyli odebranie techniczne zgodnie ze wszystkimi procedurami. Nie wiem do końca, jak one wyglądają, jeżeli chodzi o tory wodne. Niemniej na kiedy planujecie, by pierwsze statki mogły popłynąć tą drogą wodną? Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję panu posłowi. Pan poseł Urbaniak, proszę bardzo.

Poseł Michał Urbaniak (Konfederacja):

Dziękuję bardzo. Dzień dobry. Nie do końca zgadam się z opinią, że przekop Mierzei Wiślanej spowoduje więcej problemów niż pozytywów. Chociażby porty trójmiejskie będą miały możliwość wprowadzania większych statków kosztem Elbląga, który będzie mógł przyjmować te mniejsze. Wpłynie to chociażby na sam tonaż tego, co może być przerzucane.

Chciałem zapytać z tego względu, że aby inwestycja była dosyć efektywna… Czy może pan wyłączyć mikrofon, panie pośle Aziewicz?

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Panie pośle Aziewicz, proszę wyłączyć mikrofon.

Poseł Michał Urbaniak (Konfederacja):

Dziękuję. Z doniesień medialnych docierają do nas informacje, że sam port w Elblągu będzie potrzebował około 190 000 tys. zł na modernizację. Zwraca się w stronę ministerstwa. Czy ministerstwo w ogóle jest zainteresowane tym, żeby pomóc w finansowaniu tej modernizacji? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Czy jeszcze ktoś z państwa posłów chciałby zabrać głos? Nie widzę, nie słyszę. W związku z tym, panie ministrze Witkowski, bardzo proszę o udzielenie odpowiedzi.

Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:

Bardzo dziękuję za wszystkie pytania. Zacznę może od najbardziej merytorycznego pytania pana posła Urbaniaka. Absolutnie jesteśmy zainteresowani modernizacją portu, zapewnieniem poprawy infrastruktury od strony lądu do portu w Elblągu. Przypomnę tylko, że port jest portem samorządowym, komunalnym. Cały czas jesteśmy w kontakcie w prezydentem Wróblewskim, z prezesem portu w Elblągu Arkadiuszem Zglińskim. Są to świetne kontakty. Operatorzy, którzy pracują w porcie na terminalach, również wyczekują połączenia drogi wodnej, oczekują poprawy infrastruktury. Przypominam, że jest infrastruktura kolejowa, drogowa do portu w Elblągu. Oczywiście wymaga ona pewnego usprawnienia. Przypominam, że jest obwodnica Elbląga, nieopodal jest nowa trasa S7. Słusznie pan zwraca uwagę, że port w Elblągu może obsługiwać ruch statkiem feederowym z portów Trójmiasta. Taki jest również cel.

Odpowiadając poniekąd na drugie merytoryczne pytanie pana posła Wieczorka na temat zanurzenia i ruchu turystycznego, jako żywo, nie znam jachtu, który ma zanurzenie 4,5 metra. Jachty mają troszkę mniejszy poziom zanurzenia. Zanurzenie 4,5 metra ma statek feederowy czy duża barka, która spokojnie może wpłynąć drogą wodną łączącą Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską do portu w Elblągu. Przypominam o bardzo dużej amerykańskiej fabryce turbin General Electric, która znajduje się w Elblągu Przypominam o dużym operatorze rolno-spożywczym, który jest w trakcie rozmów z zarządem portu w Elblągu na temat dzierżawy terenów. Jako żywo płodów rolnych chyba nie będziemy transportować jachtem z Elbląga w świat. Jeżeli biznes zgłasza się do nas, do portu w Elblągu, jeżeli jest zainteresowany działalnością operatorską w porcie w Elblągu, jesteśmy szczęśliwi. Naszą rolą jako rządowej administracji morskiej jest to, żeby uruchomić infrastrukturę, zmodernizować ją, otworzyć port na świat.

Jeżeli chodzi o koszty przekopu i o zakończenie prac, oddam głos panu dyrektorowi Piotrzkowskiemu. Nie będzie to natomiast finansowane z KPO. Finansowanie jest zapewnione wprost z budżetu państwa. W KPO są zapisane rzeczy na infrastrukturę kolejową, offshore'ową. Może się tam to znaleźć w tym kontekście.

Do reszty pytań szczególnie pana posła Aziewicza ciężko się odnosić. W zasadzie chyba odbywa się III wojna światowa na Mierzei Wiślanej. Domy pękają, kury nie chcą się nosić, krowy nie dają mleka. Generalnie jest jeden wielki pogrom, ludzie stamtąd uciekają. Myślę, panie przewodniczący, szanowni państwo…

Poseł Tadeusz Aziewicz (KO):

Merytoryczny podsekretarz. Rzeczywiście.

Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:

… że z takimi samymi demagogicznymi argumentami musiał się mierzyć Eugeniusz Kwiatkowski sto lat temu, kiedy budował port w Gdyni. Na szczęście wytrwał w swoich postanowieniach. Podobnie wytrwał inżynier Tadeusz Wenda. Mieli za sobą pomoc rządu Rzeczypospolitej w Warszawie. My również dajemy wsparcie dyrektorowi Piotrzkowskiemu oraz wszystkim inżynierom, którzy tam pracują. Także portowi w Elblągu, który nie jest portem rządowym, Skarbu Państwa, ale absolutnie ma nasze pełne wsparcie. To tyle z mojej strony. Jeżeli do dodatkowych pytań pana posła Wieczorka, w miarę

merytorycznych, mógłby się odnieść pan dyrektor Piotrzkowski, to poproszę, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Szanowni państwo, szanowni państwo posłanki i posłowie, mam do was gorącą prośbę. Kiedy na posiedzeniu Komisji mamy pana ministra Witkowskiego, nie wprawiajcie go w zakłopotanie niemerytorycznymi pytaniami, tylko zadawajcie pytania merytoryczne albo w ogóle nie pytajcie. Wtedy pan minister będzie miał zupełnie inny komfort funkcjonowania. Czy pan dyrektor chciałby jeszcze uzupełnić wypowiedzi? Panie dyrektorze.

Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni Wiesław Piotrzkowski:

Odnosząc się do kwot, chciałbym powiedzieć, że 822 000 tys. zł jest to kwota netto. Wszyscy wiemy, że pierwszy etap, który realizujemy, to 992 000 tys. zł. Na tyle etap ten opiewał. Rozstrzygnęliśmy przetarg, podpisaliśmy umowy, wobec czego druga część to 570 000 tys. zł. Nie ma tam niczego nagannego. Po prostu posłużyliśmy się kwotą dotyczącą etapu pierwszego, czyli tej części, którą aktualnie realizujemy.

Jeżeli chodzi o czasookres, pierwszy etap mamy zakreślony na rok 2022. Oddanie naszej części inwestycji ma być w połowie roku. Druga część, jak też trzecia część, w postaci pogłębienia akwatorium będą się kończyły w marcu w roku 2023, dlatego że tak został nakreślony program wieloletni. Zgodnie z harmonogramem, w 2023 r. będziemy mogli powiedzieć, że zakończyliśmy.

Odnosząc się do spraw związanych z portem, chciałbym tylko przypomnieć, że w roku 2017 zostało zmienione zarządzenie dyrektora urzędu określające infrastrukturę dostępową do portu przez wydłużenie odcinka prowadzącego od toru do portu, wówczas wewnątrzportowego, o 2,5 km, a w roku 2020 o 2 km. Jest to 4,5 km, pan minister wspomniał o zmianie kosztów – które wpłynęły na tę zmianę, ale też które wychodzą naprzeciw oczekiwaniom zarówno miasta jako podmiotu zarządzającego portem, jak i zarządu portu, żeby port rzeczywiście mógł przyjmować statki o zanurzeniu 4,5 m. Pan minister już powiedział, że mamy taką oto sytuację, że jest to inwestycja niedofinansowywana przez Unię Europejską. Jako urząd prowadziliśmy wiele inwestycji. W tej chwili na ponad 3 000 000 tys. zł. Większość rzeczywiście jest dofinansowywana przez Unię Europejską w 85%. Dziękuję bardzo za głos.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Czy jeszcze ktoś chciałby zadać jakieś pytanie, wziąć udział w dyskusji? Nie widzę.

Wobec wyczerpania porządku dziennego dzisiejszego posiedzenia zamykam posiedzenie Komisji.

Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:

Dziękuję bardzo.

Poseł Tadeusz Aziewicz (KO):

Materiał, o którym mówiłem, będzie w protokole? Tak? Mogę na to liczyć?

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Tak, nie ma problemu.

Poseł Tadeusz Aziewicz (KO):

Dobrze, wyślę dzisiaj.